

Nr 271

Av fru **Lewén-Eliasson m. fl.**, *angående den internordiska bilfärjetrafiken m. m.*

(Lika lydande med motion nr 300 i Första kammaren)

Ständigt nya skaror av resenärer från vårt land söker målet för semesterresan eller veckoslutsutflykten utanför landets gränser. Denna utveckling sker i takt med den ständigt växande bilismen och förutsätter i de flesta fall avpassade möjligheter att ta sig över våra närmast omgivande vatten.

Runt vårt lands kuster har också öppnats en stor mängd bilfärjerouter som möjliggjort den snabba och starka expansionen av detta slags passage-rarfart utöver den likaledes växande nyttotrafiken. Några siffror skall här anföras för att belysa utvecklingen.

År 1960 fanns ett tiotal bilfärjeleder mellan Danmark och Sverige. Antalet färjeleder mellan Finland och Sverige omfattade också ett tiotal. Om man jämför biltrafiken på de dansk-svenska lederna åren 1959 och 1960 finner man att trafiken minskade något över hamnarna vid sundet — från cirka 285 000 till cirka 275 000 bilar. Trafiken över övriga danska hamnar steg från cirka 14 000 år 1959 till cirka 44 000 år 1960, vilket innebär en trefaldig ökning. Genomsnittligt ökade trafiken på Danmark med cirka 7 procent och omfattade år 1960 totalt cirka 319 000 bilar.

Biltrafiken mellan Finland och Sverige har inte varit av samma storleksordning som mellan Danmark och Sverige. Trafiken österut har huvudsakligen pågått mellan Stockholm och Finland men har sedan år 1959 alltmer börjat frekventera lederna mellan Roslagen och Finland. Då trafiken mellan Stockholm, roslagshamnarna och Finland representerade cirka 90 procent av hela bilfärjetrafiken på Finland, skall här endast redovisas utvecklingen av trafiken från sistnämnda region till Finland.

Mellan åren 1954 och 1958 fördubblades biltrafiken från nämnda region till Åland och övriga Finland. År 1958 omfattade trafiken 9 400 fordon. Under år 1960 var trafiken mer än fyra gånger större än 1958 och omfattade cirka 40 000 fordon. Över Roslagens hamnar gick 63 procent av trafiken, eller cirka 25 000 bilar. De samseglande finska och svenska rederierna svarade för 44 procent av bilfärjetrafiken, motsvarande cirka 17 000 bilar. De sedan år 1958 nytillkomna finska och svenska rederierna med färjehamnar i Roslagen ombesörjde transporten av 22 000 fordon, vilket motsvarar mer än 2/3 av ökningen sedan år 1958.

Som synes sker trafikökningen med ett accelererande tempo. Hittills har ökningen mest berört sommartrafiken, vilket sammanhänger med semestrarna och utflyktstrafiken — inte sällan i samband med fria lördagar. Under sommarmånaderna juni—augusti 1954 befordrades således mellan stockholmsregionen och Finland cirka 2 000 bilar, år 1958 cirka 5 100 och år 1960 cirka 30 000 bilar. Trafikens omfattning övriga tider under året var år 1954 2 450 fordon, år 1958 4 325 och år 1960 9 845. Denna trafik väntas öka starkt de närmaste 2 åren genom nyinsatt tonnage.

Till och från Åland har det rederi som använder Simpnäs brygga som färjehamn upprätthållit trafik större delen av året alltsedan leden öppnades för trafik. Denna led har under fjolåret haft trafik, som till omfattningen kan jämföras med färjeleden Halmstad—Aarhus. Kapaciteten på leden Simpnäs—Åland liksom också leden Norrtälje—Åbo kommer under året att ökas med vardera ett fartyg. Under nästkommande år kommer ytterligare ett fartyg att insättas på leden Norrtälje—Åbo och ett på leden Kapellskär—Korpo. Bilbeståndet i Finland ökar numera allt snabbare, och med den ökade kapaciteten på bilfärjelederna till Finland kan man därför vänta sig en fortsatt ökning av fordonstrafiken mellan Finland och Sverige.

Inte utan avsikt har vi främst hämtat våra jämförelsesiffror från ett avsnitt av vår kust som har sitt särskilda intresse. Trafiklederna Sverige—Åland—Finland har öppnat helt nya möjligheter för bilturism och utflyktsresor, som synbarligen anammats på ömse sidor om Ålands hav i sådan utsträckning att underlag förelegat för en kraftigt utbyggd färjetrafik.

Utvecklingen har klart vederlagt den uppfattningen som gjorde sig gällande i riksdagen då denna år 1959 i anledning av en motion behandlade denna fråga. Siffrorna har klart visat att vad som då framfördes av vissa remissorgan, nämligen att kapaciteten hos de på Åbo över Mariehamn och på Helsingfors samseglande svenska och finska rederierna hittills varit fullt tillräcklig för tillgodoseende av den befintliga trafikens behov, inte på något sätt kommit att svara mot de verkliga förhållandena. Mot denna bakgrund och med hänsyn till utskottets utlåtande där det bl. a. anfördes att man ville avvakta »ytterligare något eller några års trafik på de nuvarande provisoriska lederna innan en mera omfattande utredning i ämnet igångsättes» torde nu tidpunkten vara inne för ett utredningsinitiativ. Med hänsyn till frågans karaktär borde utredningsuppdraget anknytas till det arbete som bedrivs av Nordiska rådets samfärdselkommitté.

Beträffande de investeringar som skett på detta område vill vi anföra att de rederier som trafikerar regionen har sedan år 1958 i fartyg eller ombyggnader av fartyg investerat cirka 20 milj. kr., och för leverans för åren 1961—1962 har beställts fartyg för cirka 40 milj. kr., tillsammans investeringar på bortåt 60 milj. kr.

I färjelägen har investerats 1—2 milj. kr. och under åren 1960—1961 investeras cirka 3—4 milj. kr. Hur stora investeringar som kan beräknas bli

behövligen kan ännu icke bedömas, men mycket talar för att det blir fråga om avsevärda belopp.

Med hänsyn till det mycket stora kapital som såväl enskilda som samhället lägger ner på dessa områden finner vi det angeläget att statsmakterna ägnar frågan största uppmärksamhet och utan tidsutdräkt vidtar de undersökningar och utredningar som kan kartlägga situationen.

Då man tar del av den pressdebatt som förs av såväl svenska, åländska som finska tidningar kring dessa frågor finner man att det finns ett stort intresse för saken men också att det råder ett något förvirrat läge med hänsyn till de skilda orsintressen som kommer till uttryck vid bedömningen av färjelägenas placering och vägdragningar; en debatt som ter sig naturlig med hänsyn till att frågan berör skärgårdsområden med likartade svåra problem vad det gäller kommunikationsfrågornas lösning.

Det är av största vikt att utredningar snarast påbörjas för att söka samordna vägplanerna på båda sidor om gränsen och att skapa interregionala trafikleder, som bidrar till att underlätta trafiken till färjefästena. Detta bör ske med hänsyn till nödvändigheten av att bästa möjliga anslutning kan ske till det motorvägssystem som byggs upp. Behovet är mycket starkt, inte enbart med hänsyn till persontrafiken utan i minst lika hög grad för att tillgodose den växande nyttotrafikens behov.

Utöver de anförda investerings- och lokaliseringssynpunkterna vill vi också framhålla att en utredning bör sikta till att även kartlägga behovet av en sanering av såväl den nuvarande som den färjetrafik som kan komma till stånd, främst på grund av gällande bestämmelser om tullfrihet på internationellt vatten. Vissa tendenser förefinns som pekar på risken att viss färjetrafik kan uppstå, vilken baseras på osunda affärsprinciper.

Av annonser och notiser i olika nordiska tidningar framgår också önskvärdheten av att även dessa förhållanden borde bli föremål för utredningsmännens uppmärksamhet.

För en tid sedan omtalades bl. a. i en nyhetsnotis att Norge fått en ny »Brennevinsbåt» för kryssningar på Sverige. Destinationsorten hade ändrats till Lysekil i stället för till Strömstad, då den sistnämnda staden »ligger för nära för att fylla detta lands krav på längden av en sjöresa varunder man får servera tullfri sprit».

Ett rederi på ostkusten kunde sommaren 1960 annonsera en billighetsresa mellan Åland och den svenska kusten för 5 kronor tur och retur och med fri resa för barn under 12 år. Annonsern hade bl. a. följande formulering: »Enastående tillfälle att handla billigt. Obeskattade sprit- och tobaksvaror ombord.»

Vi är emellertid väl medvetna om de initiativ som tagits inom det nordiska samarbetets ram för att söka åstadkomma likartade bestämmelser vad det bland annat gäller rätten att tullfritt få införa sprit och tobaksvaror. Detta

utesluter emellertid inte enligt vår mening att en utredning närmare granskade den affärsmässiga grundvalen för olika trafikföretag.

Målsättningen för den framtida nordiska färjetrafiken bör enligt vår mening vara att utbyggnaden sker mera planmässigt med hänsyn till det framtida trafikbehovet, att transportererna sker med effektiva och trafiksäkra farkoster och att färjefästena förläggs med hänsyn till största möjliga tidsvinst för trafikanterna och med beaktande av utbyggnaden av vägnätet i anslutning till de framtida motor- och rikshuvudvägarna.

En samordning med respektive nordiska grannländer ter sig därför högst naturlig och om en prognos för det framtida trafikbehovet upprättas, möjliggör detta ett undvikande av ett förlösande av kapital samt felinvesteringar.

Med hänvisning till vad som anförts i motionen hemställer vi,
att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t
anhålla om att åtgärder vidtages för igångsättning av en
utredning av de frågor som behandlas i motionen.

Stockholm den 25 januari 1961

Anna-Lisa Lewén-Eliasson

Carl-Erik Johansson
i Södertälje

Essen Lindahl

Einar Henningson

P. A. Sköldin

Gunnel Olsson

Carl E. Johansson

Nr 272

Av herr **Eriksson** i Bäckmora m. fl., om utredning angående *avvägningen mellan vattenkraftverk samt ång- och atomkraftverk.*

(Lika lydande med motion nr 244 i Första kammaren)

Stockholm den 25 januari 1961

John Eriksson
i Bäckmora

Johannes Antonsson

Jan-Ivan Nilsson